

INTERNACIA FERVOJISTO

2012. 2

La reloj ligas la landojn, Esperanto la popolojn

Redaktora raporto

Pasiĝis jam pli ol unu jaro, ekde kiam la Redaktora Komisiono laboras. El la kvarmembra komisiono multe helpas al la redaktoro Jean Ripoche, kiu kolektas la artikolojn, donas saĝajn konsilojn, kaj revizias la tekstojn. La alia membro de la komisiono estas János Patay, kiu havas grandan sperton sur la tereno de la redaktora laboro de fakaj revuoj, kaj li estas eminenta lingvistiko, kaj rapide povas trovi ĉefe la gramatikajn erarojn. József Cziboly bone konas la komputilajn eblecojn, kaj relative facile povas teknike kunmeti kaj kompili la revuon. Do mi – kiel la redaktoro de nia faka revuo Internacia Fervojisto – havas grandajn helpojn al mia redaktora laboro flanke de la membroj de la Redaktora Komisiono.

La alia temo estas la verkado de la artikoloj. Bedaŭrinde nur kelkaj membroj verkas uzeblajn artikolojn por nia revuo. Mi devas mencii unuavice nian ĉefkomitatanon Jindřich Tomíšek, kaj la gvidanton de la Terminara Sekcio de la Faka Komisiono Heinz Hoffmann, kiuj kontinue sendas ĉefe fakajn artikolojn, eĉ artikolseriojn. Multe sendas interesajn raportojn pri Esperanto-eventoj Liba Gabalda kaj Martin Stuppnig. Malofte ni ricevas mallongajn sciigojn kaj aliajn artikoletojn, sed tiuj ne povas solvi la problemon por plenigi nian revuon.

Mi povas imagi, ke la estraranoj de IFEF, la gvidantoj de la Faka Komisiono, eĉ la komitatanoj helpos al la Redaktora Komisiono por altigi la nivelon de nia revuo. Ekz. post la IFEF-kongresoj devus taksi la rezultojn de la kongresoj, same post la Universalaj Kongresoj kaj post aliaj fakaj konferencoj. Okaze de la jarŝanĝoj oni devus fari taksadon pri la agado de la pasintaj jaroj, kaj difini la taskojn por la venontaj jaroj. Dum la tuta jaro oni devus prepari sciigojn pri la vivoj de la landaj asocioj. Mi povus vicigi la eblecojn kaj taskojn por helpi la redaktoran laboron, sed mi jam skribis en iu antaŭa numero de IF, ke „tiu revuo estas la revuo de la fervojista esperantistaro, kaj ni ĉiuj devas fari ion, eĉ ĉion por ke ni havu ankaŭ en la estonto belaspektan, riĉenhavan kaj valoran fakan revuon!”

István Gulyás

Frontpaĝo:
ICE trajno en Germanio

Enhavo:

EL KONGRESA LANDO

Dresdeno kun miliardo

Unu el la plej gravaj fervojnodoj en novaj federaciaj landoj de Germanio, saksa Dresdeno troviĝas jam ekde 1990-aj jaroj en procezo de modernigo. Tuteca konto en la jaro 2016 superos miliardon da eŭroj.

Redukti veturtempojn kaj krei sufiĉajn trafikajn kapacitojn por ekonomia evoluo de la regiono

Tio estas la ĉefaj celoj de modernigo de la saksa fervojnodo, kiun oni finos en la jaro 2016. La laborado nun koncentriĝas al dekstra bordo de Elbo en teritorio de la stacio *Neustadt* (Nova Urbo), kaj al linio eliranta el tiu ĉi stacio al direktoj *Radebeul, Coswig* kaj *Meissen*. Lastatempe okazas sanigaj laboroj sur la 8-a kaj 9-a trakteritorioj, kaj norda trakfaska kapo. Nova trakaro en fina stato ebligos pli grandan rapidon sur ambaŭ kapoj trakfaskaj en la stacio. En nuntempa naŭa trakteritorio estos trako destinata por traveturo de vartrajnoj.



Belega urboparto en Dresdeno

La direktado de la fervoja trafiko estos translokata de lokaj regejoj al regcentrejo en Lepsiko, kaj ĉiu ekspluatado en la stacio estos teleregata el Lepsiko. La rekonstruo kompreneble influos ankaŭ kajojn, ambaŭ subpasejojn kaj elirojn al pasaĝerkajoj, inkluzive konstruon de kvin liftoj. En direkto al *Radebeul* kaj *Coswig* la stacio estos konstrumodifata por enveturoj el kvartraka linio.

Haltejoj por dresdena urbofervojo *S-Bahn* ankaŭ por handikapuloj

Sur la linio el dresdena *Neustadt* al direkto *Coswig* kaj *Meissen* nun ankaŭ okazas modernigo. En linioparto al *Coswig* parto de sanigo estas specialaj trakoj por longdistanca trafiko, kaj estiĝos ĉi tie en urborando de Dresdeno kvartraka grandkapacita linio kun aparta trafikado de longdistancaj trajnoj kaj regionaj trajnoj de la urbofervojo *S-Bahn*. Tio estonte ebligos senobstrukcan trafikon de pli rapida longdistanca trafiko al Lepsiko kaj Berlino, kaj de malpli rapidaj regionaj trajnoj, trafikantaj en mallongaj intervaloj.

Sur tiu ĉi 13 km-jn longa linioparto estas sanigaj fervojtalusoj, sume 22 trakokruciĝoj kun surgrundaj veturvojoj, kaj subpasejoj al kajoj. Ŝanĝataj estas la trakoj, trakforkoj, kontaktolineo kaj sekurecinstalaĵo. Por ties priservado oni aranĝas du elektronikajn regejojn. Modernigo tuŝas ankaŭ la telekomunikadajn kaj energiajn



La Ĉefstacidomo en Dresdeno

aranĝaĵojn.

En tempo de la modernigado oni konstrumodifos ĉiujn sep haltejojn de la urbofervojo *S-Bahn,* kiuj estos konstruataj ankaŭ por handikapuloj. Nove estos konstruata nova haltejo *Dresden-Bishofsplatz* sur la ponto trans straton *Fritz-Reuter-Strasse*. Ankaŭ en *Meissen* estiĝos nova haltejo *Meissen-Altstadt*. Tiu estos malfermata pli frue, antaŭ fino de tuta modernigo, jam en jaro 2014.

En la ĉefa stacidomo

Vasta modernigo jam koncernis parton de la ĉefa stacidomo en Dresdeno. Tiuj laboroj tamen ne estas tute finitaj, kvankam la modernigo de la plej signifa dresdena stacidomo komenciĝis jam en la jaro 2000. La konstruadon ja haltigis kaj praktike retropuŝis al komenco la jarmila superakvego en 2002. La rivereto *Weisseritz* inundis la stacidomon ĝis alto de 1,5 metroj kaj kaŭzis grandegajn damaĝojn je 42 milionoj da eŭroj.

Modernigitaj estas precipe la pasaĝerkajoj en ambaŭflankaj traveturhaloj, senobstaklaj alvenoj al insulkajoj, la centra kaj transversa partoj de la priserva halo. Elstara dominanto de la stacidomo tiel fariĝis jam nove konstruita, 34 metrojn alta vitra kupolo super kruciĝo de la ĉefa longforma kaj transversa partoj de la stacidomo. En tiu ĉi spaco servas al vojaĝantoj novaj vendejoj, restoracioj kaj pasaĝer-prizorgadspacoj. La dua tre esprimoplena kaj jam finita arkitektura elemento estas trinava halo super pasaĝeraj kajoj kaj trakaro. Tiu ĉi estis kreata per modernaj metodoj laŭ projekto de brita arkitekto *Norman Forster*. Anstataŭ la kutima vitra supertegmento nun trakaron kovras tralumebla teflona membrano, fabrikita el vitrofibroj. En venontaj jaroj oni daŭrigos la modernigadon en malsupra kapa parto de la stacio, kie oni sanigos kajojn kaj trakaron. Fina modernigo okazos en la jaroj 2012 ĝis 2014 ankaŭ en norda kaj suda haloj, kie estos establataj 40 vendejoj sur totala areo de 14 000 m²-j.

La dresdena ĉefstacidomo nuntempe disponas pri vendospacoj sur areo nur 4186 m²-aj.
En la stacio estas sume 13 pasaĝerkajoj, kaj ĉiutage uzas ilin 60 mil vojaĝantoj. Venas ĉi tien ĉirkaŭ 50 longdistancaj trajnoj (*ICE, EC, IC, EN*), 250 regionaj trajnoj (*IRE, RE, RB*), kaj preskaŭ 240 antaŭurbaj trajnoj de urbotrafiko *S-Bahn*. Por komparo: en la jaro 1930 la dresdena ĉefstacio priservis entute 415 trajnojn po tage.



Vasta modernigo de la fervojnodo en lastaj jaroj okazis sur la linisekcio el Dresdeno al *Pirna*. Tiu ĉi antaŭurba linisekcio estis rekonstruata al kvartraka kun apartigita rapida trafiko de longdistancaj trajnoj, kaj de malpli rapidaj regionaj trajnoj. La trajnoj sur la trakoj por longdistanca trafiko ĉi tie povas atingi rapidon ĝis 160 km/h.

ICE: tri literoj, kiuj akiris Germanion

Trafiko de la grandrapidaj trajnoj *ICE* el angla: („InterCityExpress“) komenciĝis ĉe Germana Fervojo (*DB*) en junio 1991 el Hamburgo tra Hanovro, Frankfurto ĉe Majno kaj Stutgarto al Munkeno.

Antaŭ la komenco de la trafikado de tiuj novaj grandrapidaj veturiloj kun malsama konstrukcio kompare al 10 jarojn pli aĝaj francaj veturiloj *TGV* (el franca: „*Train à Grande Vitesse*“) pasis multaj jaroj da penegaj evoluigo kaj testado. La unuaj projektoj koncerne evoluigon de nova grandrapida veturilaro datiĝas jam de la jaro 1974. Pri ĝia efektiva realigo oni tamen komencis trakti ĉirkaŭ kvin jarojn pli poste, kiam gvidan rolon en la projekto transprenis la tiama Germana Federacia Fervojo *DB*.

Ĉu malrekta vojo estas pli efika?

La konstruon de unuaj pasaĝervagonoj oni komencis fine de 1983, kaj tuta prezenta kaj testada kombinaĵo kun du kapaj motor- kaj tri intermetitaj pasaĝervagonoj estis finkonstruataj nur en la jaro 1985. Sekvis multaj testadaj provveturoj, traesplorantaj fidindecon de unuopaj konstruaj elementoj, kaj tutecan solvon de la veturiloj. La kombinaĵo ricevis nomindikon *ICE*, kiu tiutempe signifis *InterCityExperimental,* kaj pli poste ŝanĝiĝis al *InterCityExpress*. En la kadro de la provveturoj la 1-an de majo 1988 la trajno atingis rekordan rapidon 406,9 km/h.

La tuta procedo de la evoluo simbole kulminis la 29-an de majo 1991, kiam precize je la 12-a horo en fervoja stacio *Kassel-Wilhelmshöhe* post mansignalo de la federacia prezidento *Richard von Weizsäcker* samtempe ekveturis 6 trajnoj *ICE*. La unua trafiko linia direktiĝis el Hamburgo al Munkeno ne rekte, sed cele priservi pli multajn lokojn, ĉirkaŭvoje tra Frankfurto ĉe Majno kaj Stutgarto. Tio tamen signifis bazan plirapidigon de la trafiko, ĉar la veturtempo el Hamburgo al Stutgart



reduktiĝis je du horoj. La starton de la ekspluatado tamen akompanis ankaŭ infanmalsanoj. Tre ofte temis pri nefunkciado de necesejoj aŭ enirpordoj.

La eksprestrajnoj *ICE* atingis signifan plivastiĝon jaron pli poste, kiam ili ektrafikis ankaŭ sur linio el Hamburgo, respektive Bremeno al Munkeno sur rekta kurso tra *Würzburg*. _La veturtempo inter la marhavena urbo kaj bavaria metropolo sekve reduktiĝis al nur 5 horoj kaj 59 minutoj. Ankoraŭ en la sama jaro aŭtune, ekde la 27-a de septembro komencis trafiki trajnkompletoj *ICE* sur kurso kunliganta Hamburgon, Frankfurton ĉe Majno kaj Baselon. Berlino estis aligita al grandrapida reto ICE en la jaro 1993.

La dua kaj tria generacioj

La komerca sukceso de 60 kombinaĵoj de la unua generacio *ICE 1* signifis iom-post-iome mendon de pluaj kombinaĵoj, kaj disvastigon de la grandrapida reto *ICE* sur aliaj linioj en Germanio kaj al eksterlando. En la jaroj 1996 ĝis 1998 oni enservigis 44 duonlongajn kombinaĵojn de la dua generacio (*ICE 2*). Tiuj ĉi diference de *ICE 1* havis nur unu motorvagonon kaj ĉe alia kapo stirvagonon. La kombinaĵlongo estas duona. Tiu ĉi koncepto ebligas kunligadon de du motorvagon-kombinaĵoj kaj poste per ilia disigo en determinita stacio rektan trafikon al du diversaj trajnfinaj stacioj. Tiu ĉi avantaĝo estis uzata precipe ĉe trafikinterligoj el Berlino al Ruro-regiono, kiam unu trajno en sia lasta kursparto priservis *Essen* kaj *Duisburg*, kaj la alia traveturis al *Wuppertal* kaj *Solingen*.

Diference de la tipoj *ICE 1* kaj *ICE 2* estas konstruata tria generacio *ICE 3*. Ĉe ĝi oni ne uzas kapajn lokomotivsimilajn motorvagonojn, sed la trakciaj instalaĵoj estas distribuitaj en la tuta longo de la kombinaĵo. Estas ankaŭ pligrandigita maksimuma rapido 330 km/h kaj la tipo estas destinita por grandrapida trafiko sur speciala linio el Frankfurto ĉe Majno (Hesio) al Kolonjo (Nordrejn-Vestfalio). Tiu ĉi estis malfermata en la jaro 2002.



Ĉiu pozitivo havas ankaŭ negativon

Grandrapidaj trajnoj *ICE* por *DB* ne signifas nur ĝojon kaj sukceson. Akompanis ilin vico da teknikaj problemoj, en pasinto kaŭzintaj diverslongan

por *DB* ne signifas nur ĝojon kaj sukceson. Akompanis ilin vico da teknikaj problemoj, en pasinto kaŭzintaj diverslongan portempan eksservigon de multaj trajnkompletoj. La plej tragika estis en la jaro 1998 akcidento apud *Eschede*, kie pro kreviĝinta radringo la trajno eltrakiĝis, 101 pasaĝeroj pereis kaj pli ol cent personoj estis vunditaj. Malagrablaj estis ankaŭ iuj multe pli banalaj difektoj, kunligitaj en lastaj jaroj ekzemple kun iam nefunkcianta klimatizadinstalaĵo. Pro ripetiĝantaj difektoj preskaŭ bankrotis la projekto de la dizela tipo *ICE-TD* por kunligo de Dresdeno kun Nurenbergo, kaj Munkeno kun *Lindau* kaj Zuriko. Malgraŭ tiuj ĉi negativoj la trajnkompletoj *ICE* estas simbolo de dinamika evoluo de eŭropaj fervojoj.

Nova flughaveno en Berlino

En junio 2012 en Berlino komenciĝos ekspluatado en tute nova flughaveno **Berlino-Brandenburgio**. La konstruado progresas laŭ plano kaj inaŭguro de la ekspluatado, la 3-an de junio 2012 certe fariĝos impona solenaĵo. Laŭ la nuntempa prognozo estos ĉi tie priservataj ĉirkaŭ 22 milionoj da pasaĝeroj jare, la prognozo por 2020 supozas priservon jam je 5 milionoj da pasaĝeroj pli. Nerespondita demando restas, ĉu fervojo sukcesos sur tri pasaĝerkajoj priservi pluan plimultiĝon de vojaĝantoj ankaŭ en estonto. Supozeble almenaŭ la duono de la vojaĝantoj uzos trajnon por la transporto al la flughaveno, – nome povas temi pri 30 mil da homoj tage.

Se flughaveno, do kun fervojstacio

Fervojo sukcesis kunligi la flughavenon kun cetera trafikreto per nova subtera stacio. Al la flughaveno trafikos ne nur longdistancaj kaj regionaj trajnoj, sed ankaŭ linioj de la urba fervojo *S-Bahn*. Tiuj urbofervojaj linioj al flughaveno Berlino-Brandenburgio kondukas de nuntempa flughaveno *Berlin-Schönefeld* tra *Wassmannsdorf*. La provtrafikon oni komencis jam en septembro 2011. Por la trafiko *S-Bahn* servas unu kajo preskaŭ 300 metrojn longa kun du trakoj.

La trajnoj de la urba trafiko *S-Bahn* estas provizataj per kontinua kurento 825 V el flanka kontaktorelo, simile kiel ĉe la Berlina metroo *U-Bahn*. La flughavenon priservos du linioj de la urbofervojo *S-Bahn* kun po dudekminuta trajnsinsekvo; do por la vojaĝantoj la trajnsinsekvo estos nur dekminuta. La linio *S 45* el stacio *Berlin Südkreuz* veturos al la flughaveno dum 38 minutoj, kie estas trajnŝanĝa loko el longdistancaj kaj regionaj



trajnoj. Male la linio *S 9* trafikos el *Berlin-Pankow*, kaj konsidere la konstruan evoluigon de la fervojnodo *Ostkreuz* ĝi estos tute integrita nur en la jaro 2014.



Kunligo kun centro kaj eksterlando

Por kunligi la novan flughavenon kun la fervojreto, la elspezoj estas taksataj je 636 milionoj da eŭroj, el tio 30 milionojn da eŭroj disponigos la federaciaj landoj Berlino kaj Brandenburgio, la restan parton kovros la germana federacia buĝeto. Por la regiona kaj longdistanca trafikoj en nova subtera stacio estas je dispono kvar elektrizitaj trakoj kun supertraka kontaktolineo kaj tensio 15 kV, kaj du pasaĝerkajoj 400 metrojn longaj. La kunligo direkte Dresdenon estas ankoraŭ provizora, ĉar realigo de planita koncerna linioparto en la fervojnodo Berlino ankoraŭ ne estas decidita. Pro tio precipe la regionaj trajnoj trafikos al la flughaveno tra ĉirkaŭvojo. Ekzemple la linio *RE 9 „Airport-Express"*, trafikanta el suda parto de Ĉefa stacio de Berlino, trafikos tra *Teltow,* kaj al la nova flughaveno venos de okcidento.

En longdistanca trafiko al flughaveno en komenco trafikos ses longdistancaj transportinterligoj, inkluzive de la internacia trajnparo *InterCity 248/249 „Wawel"*, kiu veturas sur kurso Hamburgo-Berlino-Krakovo. Pliaj kvin trajnkunligoj per grandrapidaj trajnoj *ICE* kaj eksprestrajnoj *InterCity* havos novan flughavenon Berlino-Brandenburgio kiel sian celon. Germana Fervojo *DB* argumentas pri tio per nesufiĉa nombro da pasaĝervagonoj. En estonto al la nove konstruita stacio trafikos ankaŭ trajnoj *EuroCity* el Ĉeĥio.

Ekspluatado en la flughaveno

La nova flughaveno Berlino-Brandenburgio „*Willy Brandt"* povos transpreni pasaĝertrafikon de la flughaveno *Berlin-Tegel*, kies ekspluatado finiĝos samdate. La novan flughavenon uzos ankaŭ tiuj, kiuj ĝis la jaro 2008 flugadis de nun jam fermita flughaveno *Berlin-Tempelhof*, kiu situis proksime al urbocentro de la iama Okcidenta Berlino. La nova flughaveno, kiu povas krei ĝis 40 miloj da novaj laborlokoj, povus esti ekspluatata kaŭze de ĉirkaŭa loĝregiono nur de 5:00 ĝis 24:00 h, sed pri tio decidos nur la juĝtribunalo, al kiu transdonis sian proteston la rifuzantoj de la nova flughaveno. Ĉi tiuj postulas ekspluatadon limigitan inter 6:00 kaj 22:00 horoj.

Kompilis: **Jindřich Tomíšek**

TAGORDO DE LA NEPUBLIKA KOMITATKUNSIDO

en la 64-a IFEF-kongreso en Herzberg am Herz – Esperanto Urbo

1. Malfermo, konstato de mandatoj
2. Diskuto de la kongrespropono
3. . Elekto de ĉefkomitatano kaj anstataŭanto.
4. Honorigoj
5. Diskuto de la kasraporto-bilanco 2011/buĝeto 2013
6. Diskuto, analizo de la situacio en kelkaj landoj
7. Diskuto pri la venontaj kongresoj
8. Analizo pri eksteraj rilatoj
9. Eventualaĵoj



TAGORDO DE LA PUBLIKA KOMITATKUNSIDO

en la 64-a IFEF-kongreso en Herzberg am Herz – Esperanto Urbo

1. Malfermo, konstato de la mandatoj
2. Ricevitaj telegramoj, leteroj
3. Honorigo al la mortintoj
4. Estraranaj raportoj
4.1. Sekretario
4.2. Redaktoro
4.3. Kasisto
5. Protokolo Liberec (CZ)
6. Raporto de la ĉefkomitatano
7. Kongrespropono
7.1. Elekto de la ĉefkomitatano kaj anstatŭanto.
8. Raportoj de la Faka Komisiono (FK)
8.1 Gvidanto
8.2 Sekretario de la Fake Aplika Sekcio (FAS)
8.3 Sekretario de la Terminara Sekcio (TS)
9. Raportoj de la komisiitoj
9.1 Komitatano „A" de IFEF ĉe UEA.
10. Resumo de la jarraportoj 2011 el la landaj asocioj
11. Analizo de la nuna situacio en kelkaj landoj
12. Buĝeto 2013, kaj kotizkonfirmo
13. Rilatoj al aliaj organizoj:
13.1 UEA
13.2 FISAIC
13.3 ILEI
13.4 SAT
14. Venontaj kongresoj
14.1 Konfirmo de invito al la 65-a IFK en 2013
14.2 Elekto de la lando por la 66-a IFK en 2014
14.3 Diskuto pri pluaj eblecoj
15. Eventualaĵoj
16. Libera diskutado

Sekretario de IFEF: **Vito Tornillo**

Tagordo por la kunveno de FK dum la 64a kongreso:

1. Bonvenigo kaj enkonduko fare de la FK-gvidanto.
2. Elektoj:
   a) gvidanto de FK (nuna Jan U. Niemann, reelekteblas)
   b) sekretario de FAS (nuna Ladislav Kovář, reelekteblas)
   c) sekretario de TS (nuna Heinz Hoffmann, reelekteblas)
   d) redaktoro de TeKu (nuna Heinz Hoffmann, reelekteblas)
3. Raporto de la Fake aplika sekcio-sekretario.
4. Raportoj pri fake aplika laboro en unuopaj IFEF landaj asocioj.
5. Fakaj programeroj dum la 64a IFK.
6. Raporto de la Terminara sekcio-sekretario.
7. Raportoj de la TS-kunlaborantoj (kaj landaj kaj individuaj).
8. Trakto de nocioj laŭ informoj en Terminaraj Kurieroj.
9. Fakaj programoj dum la 65a IFK.
10. Novaj taskoj por la sekcioj.
11. Eventualaĵoj (sub tio korektado de la adreslisto).

Gvidanto de FK: **Jan Niemann**



Terminologia angulo

Ĉu kapstacio aŭ sakstacio?

Internacia Fervojunio *UIC* lastatempe donis al sia nocio 04173 la difinon:

„Stacio, el kiu trajnkompleto povas daŭrigi sian veturon nur per direktoŝanĝo."

Laŭ nacilingvaj terminoj – sen scio de difino – Terminara Komisiono en 1989 elektis sinonime la terminojn „kapstacio" kaj „sakstacio". Jarojn poste ni eligis „sakstacio", ĉar en faklingvo sinonimoj estas nedezirataj. La nun aldonita difino enhavas nenion pri situo de stacidomo kaj aranĝo de pasaĝerkajoj. Sola trajto de tia stacio estas ĝia senelireco en unu direkto. Necesas pripensi plej taŭgan terminon, konsidere jenon:

La termino „linifina stacio" ne taŭgas, ĉar en disforkeja stacio ankaŭ finiĝas fervojlinio, kaj tamen trajnoj tie povas daŭrigi sian veturon sur alia linio sen direktoŝanĝo.

En germana lingvo, *Kopfbahnhof* (= kapstacio) estas sole stacio kun kapa situo de stacidomo kaj dekape alireblaj pasaĝerkajoj. Eventuale ankaŭ en aliaj lingvoj temas nur pri ĉi tiu staciospeco, kiu ne troviĝas en *UIC*-terminaro.

Ĉe konservo de „kapstacio" por nocio 04173 oni devus malbele nomi la specon laŭ b) „kapstacio kun kapstacidomo".

Sekve miaopinie taŭgas por nocio 04173 la termino „**sakstacio**", kaj por ties speco laŭ b) la esprimo „**sakstacio kun kapstacidomo**". En sekva kongreso ni pridiskutos kaj decidos la plej bonan solvon

Heinz Hoffmann

sekretario de IFEF-Terminara Sekcio

RAPORTO DE LA KASISTO

por la jaro 2011 (sumoj en eŭroj)

			Bilanco je la 31-a de decembro 2011		
Aktivoj	**2011**	*2010*	**Pasivoj**	**2011**	*2010*
Banko	7422,38	*8937,33*	Kongresa Garantia Fonduso	18,78	*18,78*
UEA-konto	3820,68	*2130,68*	Junulara Fonduso	501,18	*501,18*
Kaso	2520,64	*1784,74*	Adopta Fonduso	98,85	*98,85*
Ricevotaj kotizoj	315,00	*9,00*	Terminara Fonduso	78,48	*78,48*
			Estrara Fonduso	369,52	*369,52*
			SAEF-Fonduso	1956,05	*1956,05*
			SAEF-Fonduso	1700,00	
			„Historia libro (IFEF 100 jaroj)“	1847,70	*1847,70*
			jarrezultoj sumigitaj	6817,19	*7573,14*
			ĉijara rezulto	528,95	*-755,95*
			antaŭricevitaj kotizoj	162,00	*198,00*
			perado aliĝo IFK-Liberec		*976,00*
Sumo :	14078,70	*12861,75*	**Sumo :**	14078,70	*12861,75*

Membro-stato		
Lando	**2011**	***2010***
Aŭstrio	20	*20*
Belgio	15	*15*
Bulgario	15	*15*
Cehio	30	*34*
Cinio	15	*15*
Danio	30	*30*
Francio	70	*80*
Germanio	101	*106*
Hispanio	15	*15*
Hungario	30	*30*
Italio	45	*50*
Japanio	18	*15*
Kroatio	15	*15*
Norvegio	20	*20*
Pollando	15	*15*
Rumanio	15	*15*
Serbio		*10*
Slovenio	10	*6*
Individuoj (2011: 1 BE+ 4 CH + 1 FI + 1 IL + 3 NL + 1 SK)	11	*9*
	490	*515*

Propono de buĝeto por la jaro 2013			
Enspezoj	**EUR**	**Elspezoj**	**EUR**
Kotizoj	4300,00	IF-presado	1650,00
FFK-vendo	10,00	IF-sendo	1650,00
		UEA-kotizo	186,00
		Afrankoj FK	100,00
		FFK-presado	70,00
		Estraro	600,00
		Bankkostoj	25,00
		ifef.net	29,00
Sumo :	4310,00	**Sumo :**	4310,00

			Bilanco je la 31-a de decembro 2011		
Aktivoj	**2011**	*2010*	**Pasivoj**	**2011**	*2010*
Banko	7422,38	*8937,33*	Kongresa Garantia Fonduso	18,78	*18,78*
UEA-konto	3820,68	*2130,68*	Junulara Fonduso	501,18	*501,18*
Kaso	2520,64	*1784,74*	Adopta Fonduso	98,85	*98,85*
Ricevotaj kotizoj	315,00	*9,00*	Terminara Fonduso	78,48	*78,48*
			Estrara Fonduso	369,52	*369,52*
			SAEF-Fonduso	1956,05	*1956,05*
			SAEF-Fonduso	1700,00	
			„Historia libro (IFEF 100 jaroj)“	1847,70	*1847,70*
			jarrezultoj sumigitaj	6817,19	*7573,14*
			ĉijara rezulto	528,95	*-755,95*
			antaŭricevitaj kotizoj	162,00	*198,00*
			perado aliĝo IFK-Liberec		*976,00*
Sumo :	14078,70	*12861,75*	**Sumo :**	14078,70	*12861,75*

Laurent Vignaud

KUNLABORAJ INTERKONSENTOJ

Laŭ la iniciato de UEA, kaj laŭ la ideo de „Kampanjo 2000”, la fakaj asocioj serĉis la eblecojn de la kunlaboro unu kun la alia. IFEF kaj UMEA (Universala Medicina Esperanto-Asocio) estis la unuaj iniciatintoj en tiu propono, kaj jam en la jaro 1997 — en la kadro de la 82-a Universala Kongreso en Adelajdo — faris „Kunlaboran Interkonsenton”. La kunlaboro estis eĉ estas fruktodona kaj rezultohava, en kiu kadro la du organizaĵoj interŝanĝas la fakajn revuojn kaj aliajn eldonaĵojn, aperigas ambaŭflankajn artikolojn, laŭeble partoprenas ĉe la aranĝoj de ambaŭ organizaĵoj, organizas kursojn en la fervojsanitaraj institutoj, hospitaloj, stacidomoj, kluboj kaj aliaj fervojaj oficejoj, helpas unu al la alia en la varbado de membroj, ktp. La du organizaĵoj ĉiujare komune taksas la rezultojn, kaj determinas la sekvontjarajn taskojn.

Surbaze de tiu rezulto, IFEF daŭrigis tiun vojon. En 2009, okaze de la 94-a Universala Kongreso en Bjalistoko, IFEF traktis pri la kunlaboro kun ISAE (Internacia Scienca Asocio Esperantista), kaj ankaŭ estiĝis „Kunlabora Interkonsento” inter la du organizaĵoj. En tiu interkonsento ambaŭ organizaĵoj entreprenis similajn taskojn, kiel IFEF kun UMEA, sed ili atentigis la specialecon de la asocioj, kaj kompletigis tiun interkonsenton kun la reciproka apogo de la Akademio Internacia de la Sciencoj (AIS), kaj de la Faka Komisiono de IFEF (FK), eĉ kun la kunlaboro en la kadro de UEA-komitato por altigi la prestiĝon kaj influon de la aliĝintaj fakaj asocioj.

Dum la 96-a Universala Kongreso en Kopenhago IFEF komencis trakti kun ILEI (Internacia Ligo de Esperantistaj Instruistoj) pri ĝenerala kunlaboro, kaj ni planas subskribi la interkonsenton dum la 64-a IFEF-kongreso en Herzberg. Ni devas multe diskuti pri la enhavo de la „Kunlabora Interkonsento”, kaj jam konturiĝis la temoj kaj taskoj, la komuna intereso kaj kampoj, kie povus okazi vera kunlaboro. Kelkaj temoj pri la dezirindaj kampoj por la kunlaboro estas la sekvaj:

- evouligo de klerigprogramoj por fervojistoj;
- kunlaboro en la fervojista terminologia diskonigo kaj evoluigo;
- defendado de lingva pluralismo en translimaj fervojistaj kontaktoj;
- evoluigo de Esperanto-kursoj, tajlitaj por fervojistoj;
- okazigo de komunaj seminarioj pri tia instruado kaj aliaj eroj el la komuna programo;
- kunlaboro en la kadro de la instruado sur la fervojfaka tereno;
- helpo de la fervojistaj lingvoinstruistoj kaj kursgvidantoj en fervojaj medioj;
- interŝanĝo de la fakaj revuoj kaj aliaj eldonaĵoj;
- aperigo de ambaŭflankaj artikoloj en la revuoj.

IFEF esperas, ke tiu kunlaboro estos utila por ambaŭ organizaĵoj. La unua konkreta rezulto el la starigo de kunlaboro inter IFEF kaj ILEI estas la sekva **alvoko**:

„Seminario pri instruado dum la 64-a IFEF-kongreso



IFEF kunlabore kun ILEI ofertas naŭ-sesian seminarion pri nova propono kiel instrui Esperanton inter fervojistoj. Ĝi celas instruistojn kaj kursgvidantojn (aŭ -ontojn) ne nepre fervojistajn. Ĝi prezentos novan didaktikan ŝtuparon, surbaze de la unikaj bezonoj kaj potencialoj de la lingvo mem; do ĝi uzas verbocentran aliron, kun atento al la (ne)transitiveco, sekve ankaŭ la konvena uzo de la sufiksoj IG kaj IĜ. Ni trastudos skemon por kreata kurso kun moderna kaj fervojista enhavo, bazita sur la didaktika ŝtuparo uzata por la paralele pretigita jubilea kurso. Estos tempo por seminarianoj interŝanĝi instruspertojn, diskuti jubileajn planojn kaj varbagadojn, kune kun tasketo prepari en paroj kvinminutajn modellecionojn. Eblas konsideri la seminarion postsekvaĵo de la laboro de Dieter Hartig.

La kurso laŭplane komenciĝos en sabato, la 19-an de majo, ekde la 15-a horo (2 serioj), kun tri pliaj horoj dimanĉe kaj kvar lunde. Ĝin gvidos la prezidanto de ILEI, Stefan MacGill. La kosto por la seminario kaj ĝiaj presitaj materialoj estos 10 eŭroj por aliĝintoj al la IFEF-kongreso, kaj 20 eŭroj por ne aliĝintoj, pageblaj surloke. Antaŭ-aliĝo tamen necesas. Kursfinintoj ricevos atestilon pri partopreno. Vidu informojn ĉe: http://esperanto-urbo.de/ *_ifk64_(momente sub „Programo”). Videblas detala seminaria skemo, kaj resuma prezento de la sesdek-etapa kursmaterialo.*

Stefan MacGill
Prezidanto de ILEI”

Do mi proponas amase partopreni en la seminario, ĉar tiu nivela ebleco ankoraŭ ne okazis en la IFEF-kongresoj. Mi esperas, ke tiu programo rikoltos grandan sukceson, kaj en la sekva IFEF-kongreso en Francio eblos daŭrigi la komencitan vojon.
Ankaŭ mi esperas, ke la kunlaboro kun UMEA kaj ISAE daŭrigos seninterrompe, kaj ni kontinue renovigos kaj aktualigos la „Kunlaborajn Interkonsentojn”, kaj la rezulto ne mankos. Kun ILEI ni povos findecidi pri la enhavo de la interkonsento, kaj subskribi tion en la kadro de la 64-a IFEF-kongreso en Herzberg.

István Gulyás

La 19-a Internacia Esperanto-Semajno de Kulturo kaj Turismo

en Malgrat de Mar de la 1-a ĝis la 8-a de oktobro 2011



La tradicia E-Semajno okazas ĉiujare aŭtune en Hispanio. Katalunaj esperantistoj aranĝas ĝin. Ni restadis en la hotelo "Cartago Nova", kie renkontiĝis 130 esperantistoj. Amase venis hispanoj, francoj kaj belgoj kaj po iome alilandanoj. Entute venis personoj el 12 naciecoj, inter kiuj pluraj novuloj. La vetero tiutempe estas varma, do tiele oni plilongigas la someron kaj ĝuas agrablan restadon inter geamikoj. Malgrat de Mar situas proksimume 60 km nordoriente de Barcelono. Ĝi estas ĉefe turisma urbo, havanta ĉirkaŭ 20000 enloĝantojn, kiuj dum somero triobliĝas pro alveno de turistoj. Dum la vintro multaj hoteloj ne funkcias. La Semajno komenciĝis sabate la 1-an de oktobro. Dimanĉe okazis malfermo kun ĉeesto de la reprezentantino de kulturo kaj la urbestrino de Margrat de Mar s-ino Conxita Campoy i Martí. Post la parolado de la ĉefa organizanto Luis Serrano Peréz ŝi bonvenigis nin kaj esprimis favoran sintenon al Esperanto. Danke ŝi ricevis memoraĵon pri nia aranĝo kaj plurajn librojn, inter kiuj la fama "Don Kihoto". De la urbo ĉiuj ricevis ĉapelon kaj dorsosaketon, kiujn ni utiligis ĉefe dum la ekskursoj. Komuna fotado okazis antaŭ la hotelo, sur kies barilo pendis banderolo anoncanta nian aranĝon. Do, ĉiuj preterpasantoj eksciis pri ekzisto de Esperanto. Tiutempe ankoraŭ estis amaso da turistoj, kiuj ĝuis belan sezonon ĉe la marbordo.

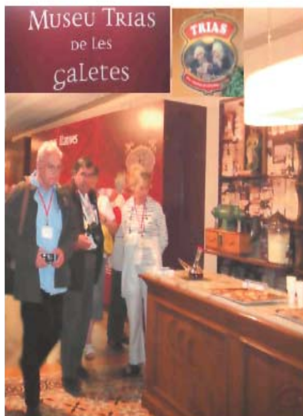
Dum la semajno okazis pluraj allogaj prelegoj, debatoj, diskutoj. Liberan tempon iuj profitis piedpromenante aŭ per turisma trajneto, aliaj naĝis en la hotela naĝejo aŭ en la maro. E-kurson gvidis Stano Marĉek. Li prezentis al interesitoj sian vastan pedagogian materialon kaj poste instruis laŭ ĝi. La du interkonaj vesperoj okazis en gaja etoso. Oni trinkis Esperanto-ĉampanon, spertuloj dolĉan vinon el specialaj ujoj nomataj "bota" kaj "porron". Ne mankis frandaĵoj. Ĉiuj bone amuziĝis kaj babilis.

Per bildoj ni havis okazon konatiĝi kun Rumanio kaj Laoso. Pri Rumanio rakontis Rodica Todor (vestita en bela nacia kostumo), kiu loĝas en Braŝovo. Pri Laoso donis informojn Rémy Bouchet el Francio. Li konatiĝis kun la lando dum sia vojaĝo. La geedzoj el Belgio Michéle





kaj Hubert rakontis pri sia sperto vojaĝante al la 90-a UK en Vilno. Ili ankaŭ montris interesajn bildojn pri la naturo kaj pri renkontoj kun esperantistoj. José Año Belda organizis kaj prizorgis intervjuon de radio al kelkaj partoprenantoj. La intervjuo estis rekte disaŭdigita, ĝi okazis telefone.





Serio da prelegoj temis pri: "La arto de la branĉo-tondado", "La giganta laboro de Monda Asembleo Socia" (MAS), "Kiel nomas la sciencistoj la vivaĵojn?", "La belga kompromiso", "E-civito kaj la E-kulturo". En tiu-ĉi aranĝo estas kutimo atribui premion al elstara esperantisto. Ĉi-foje ĝi estis aljuĝita al franciĝinta hungaro Eugene Zilah. Vigla debato ekestis pri la demando "Ĉu Esperanto estas artefarita lingvo?". Por ŝatantoj de opero Maria Ferigle prezentis sur DVD operon "Turandot".

Okazis du duontagaj ekskursoj. Ni vizitis la urbon Viladrau kaj ties akvomuzeon. Dum la dua ekskurso traveturante la urbon Caldes de Malavella ni vidis hotelrestadejon "Vichy" kun varmoterapio. En apuda fabriko oni enboteligas mineralan akvon. En la entrepreno de biskvitoj Trias, kiu troviĝas en la urbo Sta. Coloma de Farnés ni trarigardis muzeon, spektis filmon pri la historia evoluo de la fabrikado kaj pri ĝiaj posedantoj. Fine ni gustumis tri specojn da biskvitoj. Nerezistebla estis aĉetado. La urbo Sabadell estis la celo de la tuttaga ekskurso. Unue ni vizitis Paleontologian muzeon. Malantaŭ la pordo de la enirejo atendis nin fantazia prahomo en Adam-vesto (sen la folio), kiu ŝokis kelkajn, sed aliaj atente observis lin. Ni konatiĝis kun la paleontologia esplorado ekde la eltrovo, studado kaj publikado. Ni vidis plurajn fosiliajn eltrovaĵojn kaj laboratorion, kie oni preparis ilin. Poste ni piedmarŝis tra la strato Zamenhof ĝis la monumento de Zamenhof, kien ni metis florbukedon kaj fotiĝis. Sekvis pikniko ĉe bela parko kaj vizito de la subĉiela artmuzeo en "Pedregar".

En Malgrat okazis la 12-a Internacia festivalo de muzikbandoj. Ĵaŭde matene ni spektis ilian paradon tra la promenejo. Ili ekis de nia hotelo kaj poste koncertis en la urbocentro. Venis muzikantoj el Svislando, Italio, Pollando, Germanio, Nederlando kaj tri malsamaj bandoj el Ĉehio. Fine de la tago ni ĝuis la tradician folkloran vesperon kun la ensemblo "Els Rogels". La muzikistoj regalis nin per bela havana muziko kaj kantoj, kiuj inspiris iujn al dancado. Al bona etoso kontribuis trinkado de jam ankaŭ tradicia bongusta specialaĵo "Cremat" — bruligita rumo kun spicaĵoj. Ĉiu ricevis memoraĵe ujeton, en kiun ĝi estis verŝita. Dum la lasta vespero oni pritraktis funkciadon de la E-Semajno kaj la sekvan tagon ĉiuj disiĝis al siaj hejmoj. Ni ĝojatendas la venontjaran renkonton por festi la 20-an jubileon.



Liba Gabalda

ALVOKO AL LA PARTOPRENANTOJ DE LA 97-a UK

Julie 2012 ĉiu esperantisto havos okazon efektivigi 2,5 semajnan vojaĝon tra Rusio kaj Ĉinio (pli ol 12000 km-ajn) al la 97-a UEA-Kongreso en Hanojo, Vjetnamio.

La partoprenontojn de la karavano atendos konatiĝo kun vidindaĵoj de Moskvo, vizitoj al koncerto de rusa danco, kaj al muzeo de la rusa vodko. Pertrajne, laŭ la Transsiberia fervojo, kiu kunligas du kontinentojn, Eŭropon kaj Azion, la E-karavano atingos la urbon Irkutsko kaj la faman Bajkal-lagon. En Pekino lokaj geesperantistoj konatigos la karavananojn kun vidindaĵoj de la ĉina ĉefurbo.

Provizora itinero kaj programo de la E-karavano per Transsiberia trajno de Moskvo (Rusio) al Vjetnamio al la 97-a UEA-Kongreso en Hanojo (julio, 2012):

Moskvo – 3 tagoj (loĝado en dulitaj ĉambroj de hotelo, perpiedaj ekskursoj tra la ĉefurbo, vizitoj al la Kremlo, la Ruĝa Placo, monaĥinejo, koncerto de rusa danco aŭ baleto, la muzeo de la rusa vodko, moskvaj metrostacioj, ŝipumado laŭ Moskva-rivero, renkontiĝo kun lokaj geesperantistoj).

Moskvo-Irkutsko – 3,5 tagoj (trajnumado tra Siberio, 5160 km-a).

Irkutsk-Bajkal-lago – 3,5 tagoj (perbusa veturo al Bajkal-lago 280 km-a, loĝado en turisma bazo ĉe la lago, ŝipumado sur la Bajkal-lago, vizitoj al ĉirkaŭaĵoj, vidindaĵoj de la urbo Irkutsko).

Irkutsko-Pekino – 3 tagoj (trajnumado per internacia trajno 3800 km-a).

Pekino – 3 tagoj (loĝado en dulitaj hotelĉambroj, ekskursoj tra la ĉefurbo, vizitoj al Granda Muro kaj ĝiaj muzeo kaj panoramo, al Maŭzoleo de Imperiestro, Ĉiela Altaro, la Malpermesita Urbo, Somera Palaco, renkontiĝo kun lokaj geesperantistoj).

Pekino-Nanning-Hanojo – 2 tagoj (kombinita vojaĝo 2860 km-a: trajno/noktumado en hotelo/buso).

Nuntempe mi povas informi nur pri provizoraj prezoj kaj startdato de la planata vojaĝo, ĉar en la jaro nepre aperos iuj ŝanĝoj, espereble ne grandaj.

La projekto startos la 9-an aŭ la 10-an de julio 2012. Aliĝo – ĝis la 31-a de marto 2012.

La prezo de la restado en Rusio kaj la vojaĝo ĝis Pekino egalos al 1300 eŭroj, aŭ 1150 eŭroj depende de la kategorio de la kuŝvagono de Moskvo ĝis Irkutsk. Krome aldoniĝos elspezoj por manĝoj, kiujn ĉiuj partoprenantoj mem pagos, escepte en Irkutsko kaj ĉe Bajkal-lago, kie ĉio estos inkluzive.

La prezo de la restado en Pekino kaj la vojaĝo ĝis Hanojo egalos al 300 eŭroj (ankaŭ sen manĝoj).

La antaŭajn E-karavanojn tra Rusio (en 2007 al UEA-Kongreso en Japanio kaj en 2010 al 6-a Azia E-Kongreso en Mongolio) partoprenis geesperantistoj el Belgio, Francio, Italio, Nederlando, Portugalio, Rusio, Usono. Pri siaj impresoj kelkaj el ili verkis artikolojn al diversaj E-revuoj kaj gazetoj. La nederlanda esperantisto G. Berveling priskribis sian sperton de Transsiberia trajnumado kun grupo de geesperantistoj en ”Vojaĝimpresoj tra Siberio kaj Japanio”, kiu aperis en la revuo “Fonto” en 2008.

La vojaĝon organizas s-ino Tatjana Loskutova, UEA-delegito en Ivanovo (Rusio). Ŝia adreso per retpoŝto estas : lota49@mail.ru.

Konstruita antaŭ iom pli ol 100 jaroj la transsiberia ĉefvojo estas nun potenca dudirekta elektrizita fervojo. Ĝi estas unika, ĝia unikeco konsistas ne nur el ĝia longeco (ĉirkaŭ dekmil km-jn de Moskvo ĝis Vladivostok), sed ankaŭ en tio, ke ligiĝante kun rusiaj transportaj koridoroj, ĝi provizas al aziaj landoj la plej kurtan aliron en Eŭropon. Pro tio la Transsiberia fervojo aspektas kvazaŭ parto de “surtera ponto”, kiu komenciĝas ĉe la bordoj de Pacifiko kaj finos ĉe Atlantiko.

La sama informo en **http://www.ipernity.com/blog/32119/344906.**

Henri Masson
(Francio)

Rememoro pri Mozart

Antaŭ 256 jaroj naskiĝis la muzika genio Wolfgang Amadeus Mozart, la fama aŭstra muzikkomponisto, elstara reprezentanto de la muzika klasikismo.

Li naskiĝis la 27-an de januaro 1756 en aŭstria urbo Salzburg, kiel Johannes Chrysostemus Wolfgang Gottlieb. Muzike li estis instruata de sia patro, kiu estis en la servo de la ĉefepiskopo. Li estis genia muzikisto jam ekde sia infanaĝo. Li multe vojaĝis kaj koncertis tra Eŭropo (Munkeno, Vieno, Parizo, Londono, Hago, Prago k.t.p.) kune kun sia fratino, pianistino Marie Anna (1751-1829). Jam kiel 11-jara laŭ la deziro de la imperiestro Jozefo la Dua li komponis sian unuan operon, kiel 13-jara, li estis nomumita de ĉefepiskopo koncerta majstro, en 20 jaraĝo imperiestra kamera komponisto. En la jaro 1786 li havis grandan sukceson per sia opero Nuptofesto de Figaro ankaŭ en Prago.



Baze de tiu ĉi sukceso oni mendis novan operon Don Giovanni por la teatro Stavovské de Prago. Por Prago li komponis ankaŭ la operon sub titolo Titus, mendita por la kronado de la imperiestro Leopoldo la Dua. Kiel ĉiu genio, li havis multajn amikojn, sed ankaŭ malamikojn. Dum sia 35-jaraĝo li komponis entute pli ol 600 muzikverkojn, operojn, operetojn, simfoniojn aŭ nur simplajn ariojn. Post ununura aŭskultado li kapablis transkomponi muzikaĵon en notojn. Aŭstriano ne altkreska, tamen kun unika ton-sentemo.

Lia unua publikigita muzikverko estis simfonio, kiam li estis dekjarulo. El liaj pli ol dudek operoj estas menciendaj Idomeneo, Forkonduko el serailo, Nuptofesto de Figaro, Don Giovanni, Cosi fan tutte, La clemenza di Tito, Ĉarma fluto, Bastien kaj Bastienka; 15 mesoj kaj multaj aliaj preĝejaj komponaĵoj (Ave verum corpus, solena Rekviem), ĉirkaŭ 50 simfonioj (i.a. Pariza, Praga, Linza, Jupitera), serenadoj kaj divertimentoj Eta serenado, kasacioj*, multaj dancoj (menuetoj, „ländler"-oj), koncertoj por diversaj muzikiloj, el kamera muziko ekz. ses akordinstrumentaj kvartetoj dediĉitaj al Haydn, kvintetoj, komponaĵoj por fortepiano (sonatoj k.a.), muziko voĉa (kantatoj, kantoj, arioj).

Wolfgang Amadeus Mozart en Aŭstrio estas tiom admirata, ke oni nomas diversajn aĵojn pri lia nomo, kiuj havas nenion komunan kun lia nomo, ekzemple „Globoj de Mozart" estas admirinda dolĉaĵo en la mondo, tamen havas nenion komunan kun Mozart.

Tamen lia nomo estas kunligita kun iu el la plej geniaj muzikkomponistoj el la tempo de klasicismo.

Albert Einstein diris pri li: „Oni ne povas perdi esperon pri la homo, kiam oni scias, ke Mozart estis homo."

Wolfgang Amadeus Mozart forpasis la 5-an de decembro 1791.

Noto: *kasacio: plur-instrumenta kaj plur-movimenta komponaĵo, destinita por subĉiela prezentado en la 18-a jarcento.

Jindřich Tomíšek

EL FERVOJA MONDO

Portugalio: **Grandrapida fervojlinio Lisbono - Madrido minacita**

La portugala registaro, konsidere nesufiĉajn finacajn rimedojn, decidis nedaŭrigi en dua publika mendo la konstruon de la grandrapida fervojlinio inter Lisbono kaj Madrido, konkrete sur linioparto Lisbono-Poceirao. La portugala ĉefministro aludis, ke la projekton en estonto oni povus denove malfermi. Al Portugalio minacas, ke ĝi devos pagi kompenson al tiuj firmaoj, kun kiuj en la unua fazo estis aprobitaj kontraktoj. Temas precipe pri la hispana konstrua konsorcio, kiu postulas kompenson en valoro 100 milionoj da eŭroj.

Rusio: **Rusa fervojo ĵetiĝas en ĉinan brakumon**

Por evoluo en la konstruado de la fervoja reto en Rusio oni povus interkontaktigi ankaŭ kunlaboron kun Ĉinio, precipe en projektoj de la grandrapidaj fervojoj. Anoncis tion prezidanto de rusa ŝtata fervoja kompanio Vladimir Jakunin. krome li diris, ke Ĉinio baze de siaj riĉaj spertoj pri fervojaj konstruaĵoj kombine kun evoluintaj teknologioj povus havi ŝancon sukcesi en elektotraktadoj por grandaj fervojaj projektoj. Rusio planas pluinvestadi ĝis 30 miliardojn da dolaro al la konstruado de grandrapidaj fervojoj.

Slovakio: **Modernaj uniformoj por personalo**

La slovakaj fervojistoj, kiuj interrilatas kun vojaĝantoj, ricevos modernajn uniformojn. ŽSSK eĉ tiupaŝe deziras allogi al vojaĝado per trajnoj. La novajn uniformojn ricevos ĉirkaŭ 4300 dungitoj – temas precipe pri kajoĉefoj, trajnestroj, konduktoroj kaj kasistoj. Nove povus ricevi uniformon ankaŭ trakciilkondukistoj sub administrado de ŽSSK. La entrepreno tiucele elspezos ĉirkaŭ du milionojn da eŭroj, la preciza sumo estos konata post fino de la publika konkurso. Unuaj personoj en novaj uniformoj povus aperi en 2012 en trajnoj IC.

Aŭstrio: **Uzado de vojaĝdokumento *InterRail* kreskas**

La Aŭstraj Federaciaj Fervojoj (*ÖBB*) vendis entute 4538 vojaĝdokumentojn *InterRail* en unua duono de 2011. Kompare al la sama periodo en 2010 temas pri kresko je 20 procentoj. Kvankam la vojaĝdokumento *InterRail* estas destinita por ĉiuj aĝokategorioj, tamen la plej ofte uzas ĝin gejunuloj ĝis 26-jaraj, kiuj prezentas ĉirkaŭ 75 procentojn de ĉiuj uzantoj. La kompanio *ÖBB* subtenas plian vendadon de tiuj ĉi dokumentoj per nova reklamo en fervojaj stacioj kaj trajnoj. En la vendolokoj krome estas disponeblaj broŝuroj kun gravaj informoj pri *InterRail*.

Brazilo: **Marhaveno *Santos* postulas pli multajn kontenertrajnojn**

En la plej signifa marhaveno Santos – apud la brazila San-Paŭlo – ĝis nun ludas etan rolon kompare la enlandan. Temas pri nur unu procento da trafika transporto. La restantajn 99 procentojn de la konteneroj transportas varaŭtomobiloj sur plej ofte malbonaj ŝoseoj. La enlandaj ekspertoj postulas, ke la kvoto de la fervojo kresku almenaŭ al 15 procentoj. Tiun ĉi ambician planon povas bremsi tiu cirkonstanco, ke la kontenertrajnoj devas trafiki tra la centro.

Britio: **Verda imposto por ekologia trafiko**

Laŭ enketado farita de Komitato por vivmedio de Brita parlamento, la Ministerio de la financoj pli multe klopodu reinvesti tn. verdan imposton al projektoj, por kiuj tiu ĉi tipo de la imposto estis enkondukita. Alikaze tiu ĉi imposto estos taksata nur kiel ilo por trompakiri pliajn financajn rimedojn de la loĝantaro. Ekzemplo povas esti imposto pri la hejtmaterialoj. Ĝia akiraĵo devus esti dislokata ĉefe en la amastrafikon, tio estas por regulado aŭ redukto de veturprezoj en trajnoj aŭ busoj.

Ĉeĥio: **Lokomotivo el *Nymburk***

La firmao *LEGIOS General*, transformita el la Fervoja riparejo kaj maŝinejo (*ŽOS*) *Louny*, kun multjara tradicio, ĝis antaŭnelonga tempo specialiĝis al produktado de la fervojaj varvagonoj. Nun ĝia preferata produktaĵo povas fariĝi dizelhidraŭlika lokomotivo *LEGIOS General,* fabrikota en licenco de germana firmao *Voith*. *LEGIOS* antaŭnelonge aĉetis la kompanion *ŽOS Nymburk* kaj ĝuste en la nove akiritaj riparejaj kaj produktejaj kapacitoj en *Nymburk* lokomotivoj tipo *General* estos konstruataj. Krom la plivastigitaj riparservoj oni ĉi tie konstruos ankaŭ tute novajn lokomotivojn, kiuj estos la plej povumaj motorlokomotivoj fabrikataj en Ĉeĥa respubliko, kaj laŭ komuniko de la entrepreno la vendado de tiuj ĉi lokomotivoj alportos signifan parton de profito. Post la tipo *General 30 CC* la firmao *LEGIOS* deziras liveri al merkato ankaŭ modifon *General 40 CC*, kiu estas la plej forta dizelhidraŭlika lokomotivo en Eŭropo.

Ĉinio: **Ĉinio liveros lokomotivojn unuan fojon al ŝtato de EU**

La filio de la ĉina kompanio *CNR* subskribis kontrakton por liveri 16 liniotrafikajn lokomotivojn al estona *AS EVR Cargo*. La livero okazos en dujara periodo. Temas pri unua livero de ĉinaj lokomotivoj al membroŝtato de EU. En Ĉinio oni timis, ke fervoja akcidento sur grandrapida fervojo, okazinta en julio 2011, negative influos la eksporton de la ĉinaj lokomotivoj. Tio feliĉe ne okazis. Ĉinio baldaŭ post la akcidento anoncis subskribon de ses mendoj en totala valoro preskaŭ unu miliardo da eŭroj.

Germanio: **Ŝanĝo de leĝo solvos la sekurecan respondecon pri la veturiloj**

La fabrikistoj de la fervoja veturiltekniko estos pli respondecaj pri la produktado de la sekuraj veturiloj. Ili ja povos postuli aprobon de la veturilo fare de la respondeca ofico kaj ricevi permeson por ĝia enkonduko en la ekspluatadon. Anoncas tion propono por ŝanĝo de Generala fervoja leĝo, kiun aprobis la registaro. Post la ŝanĝo de la leĝo la respondecon havos tiu, kiu donis petskribon por aprobo. Ĝis nun tiu povis esti nur ekspluatanto de la veturilo.

Italio: **Kunliga linio interligos du fervojliniojn**

Al la grandrapidaj linioj de Italaj Fervojoj (*FS*) apartenas la linioj Milano-Bologna kaj Bologna-Firenze. Inter tiuj ĉi linioj nun aperas nova grandrapida interliga linio, kiu estos 16 km-jn longa, kaj du trionoj situas subtere. En la profundo de 23 metroj, oni konstruas novan stacion kun kvar trakoj ĝuste sub la ĉefa stacio de Bologna. La malfermo de tiu ĉi kunliga linio por trafiko estas planita en la jaro 2012. La grandrapidaj trajnoj el Milano al Firenze poste jam ne devos uzi normalrapidajn liniojn.

Kubo: **La kuba registaro preferas fervojon**

La Kubaj Fervojoj venontjare povos disponigi plibonigitan kvaliton, modernigon de la veturilaro, plibonigon de la veturilbontenado kaj nelastvice modernigon de la stacioj. Ĝis 5 miliardoj da dolaroj oni povus investi por aĉeti lokomotivojn kaj vagonojn. La registaro jam en 2011 per fervojo transportis 52 procentojn de ĉiuj komercaĵoj. Kubo estas la unua latinamerika lando, kaj la sepa lando en la mondo, kie estis enkondukita la fervoja trafiko. Tio okazis en la jaro 1837, kiam estis malfermita por trafiko fervoja linio 17 mejlojn longa, kunliganta Havanon kaj *Bejucalem*.

Pollando: **La financado de la polaj grandrapidaj trajnoj estas garantiita**

La pola kompanio *PKP InterCity* ĉe la kompanio Alstom subskribis kontrakton kun Eŭropa Investa Banko pri la garantiita financado por aĉeti 20 grandrapidajn motorvagon-kombinaĵojn *Pendolino*. La unuajn kombinaĵojn oni enkondukos al trafiko en la jaro 2014. Tiu ek-malfermo estos la unua grandrapida linio en Pollando. *PKP InterCity* planas ilian ekspluatadon sur linioj el Varsovio al Gdansk, kie ili reduktos la vojaĝtempon al 2,5 horoj, kaj el Varsovio al Krakovo kaj *Katowice,* kien ili veturos du horojn.

Preparis: **Jindřich Tomíšek**

INTERNACIA FERVOJISTO
62-a eldonjaro

Dumonata fervojfaka Revuo en Esperanto kaj organo de **Internacia Fervojista Esperanto -Federacio**

Prezidanto: Rodica Todor
B-dul. Valea Cetatii nr.22,
bl. B 24, sc. A, ap.5
RO-500289 Brasov
„rodica_todor@yahoo.com"

Vicprezidanto: Sylviane Lafargue
8 bis avenue Anatole France
FR-94600 Choisy-le-Roi
„sylviane.lafargue@dbmail.com"

Sekretario: Vito Tornillo
Via Salvo D'Acquisto 9/5
IT-40050 Monte San Pietro (BO)
„vitorni@virgilio.it"

Kasisto: Laurent Vignaud
3 Allée du Haras, App 132
FR-49100 Angers
„laurent.vignaud@free.fr"

Redaktora komisiono:
Gvidanto: István Gulyás
Rákos út 98. I/9
HU-1155 Budapest
„istvan.gulyas@hdsnet.hu"
Membroj: J. Cziboly, J. Patay, J. Ripoche

Franca poŝtĉekkonto:
Ĉekoj aŭ ĝiroj al „Laurent Vignaud"
9 293 74 Y NANTES
(ĝirante el eksterlando, aldonu 2 Eŭrojn pli por bankelspezoj)
IBAN:
FR3320041010110929374Y03237
BIC-kodo: PSSTFRPPNTE

UEA-konto: iffk-o

Apermonatoj:
januaro, marto, majo, julio, septembro, novembro.

Redaktofino:
Ĉiam la 10-an de la antaŭa monato

Presejo:
Menetjegynyomda Kft
Szent László tér 20
HU-1102 Budapest
„www.ifef.net"
ISSN 0230-323x

Faka komisiono
GV: Jan Niemann
„niemann@kabelmail.dk"
SK: D-ro Heinz Hoffmann
„hoffmann-ifef@cablemail.de"
SK: Inĝ Ladislav Kovář
„kovar.lad@email.cz"



Ekde nun rezervu la datojn por ĉeesti la venontan IFEF-kongreson okazotan en **Herzberg** (Germanio) de la 07-a ĝis la 14a de majo 2012. Petu informojn kaj aliĝilojn ĉe viaj landaj asocioj.

INAŬGURO
de la ekspozicio „Fervojo kaj Esperanto"

Pro de la ĉi-jara 64-a Internacia Fervojista Kongreso (IFK) en Herzberg jam nun ni prezentas novan ekspozicion kun la temo „Fervojo kaj Esperanto" en la bela kastelmuzeo de Herzberg.

Multaj historiaj objektoj estas rigardeblaj, ekz. esperantlingvaj broŝuroj pri fervojoj el diversaj landoj, fervojistaj gazetoj, multaj belaj fotoj de iamaj IFEF-kongresoj, historiaj varb-glumarkoj de iamaj kongresoj, faklibroj, insignoj, ktp. La plej malnova foto montras Internacian E-Fervojistan Renkontiĝon en Hanovro (Germanio) el la dudekaj jaroj de la lasta jarcento. La plej malnova fakgazeto devenas el Zagrebo el la jaro 1925.

Pri la fervoja Esperanto-ekspozicio tre ĝojis la surlokaj fervojistoj de la kulturasocio BSW, urbosekciestro Michael Nienstedt, GEFA-prezidanto Achim Meinel el Berlino kaj Esperanto-geamikoj el Herzberg. La speciala ekspozicio estas vizitebla ĝis julio 2012 dum la malfermaj tempoj de la loka muzeo

Zsófia Kóródy

La redaktoro pardonpetas

Pro teknika kialo el la n-ro 2012.1 IF estis forlasita el la vico de la Honora Patrona Komitato de IFEF
Ph Dr Abelovska, Anna.
La redaktoro petas pardonon